TP10199

Transport Canada
**Surface**

Transports Canada
**Surface**

Canada

TP 10199

**Transport Canada**

**Railway Safety Directorate**
**Surface Group**

# AN OVERVIEW OF THE RAILWAY SAFETY ACT

**February 1990**

**Ottawa, Ontario**

90-06019/

© Minister of Supply and Services Canada 1990

Cat. No. T31-68/1990
ISBN 0-662-57418-4

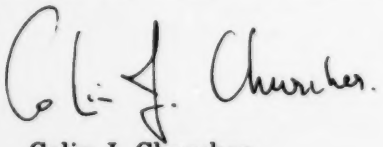
## PREFACE

The *Railway Safety Act* came into force on January 1, 1989, to put in place mechanisms to achieve the railway safety objectives of National Transportation Policy, as set out in paragraph 3(1)(a) of the *National Transportation Act*, 1987.

This booklet describes the fundamental principles on which the regulation of railway safety is based and the regulatory framework and the methodology of implementation of the new *Railway Safety Act*. It is intended to provide the transportation industry, provinces, municipalities, and other interested groups with general guidelines on the implementation of the new Act.

It should be noted that the information provided here is not intended to be a complete statement of the Railway Safety Act or to waive or modify any legal obligation under that Act. Should any question arise concerning either information contained in this booklet or statutory requirements of the Act, assistance should be sought from the Railway Safety Directorate, Transport Canada, at 344 Slater St., Ottawa, Ontario K1A 0N5.

The information provided in this booklet has been prepared by Mr. George Y. Achakji, P.Eng., of the Railway Safety Directorate.



Colin J. Churcher,
Director General,
Railway Safety Directorate

## TABLE OF CONTENTS


| | | Page |
|---|---|---|
| PREFACE | | |
| TABLE OF CONTENTS | | ii |
| 1.0 | INTRODUCTION | 1 |
| 1.1 | OBJECTIVES | 1 |
| 1.2 | BACKGROUND | 1 |
| 1.3 | OVERVIEW OF RELATED LEGISLATION | 2 |
| 1.3.1 | National Transportation Act, 1987 | 2 |
| 1.3.2 | Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act (CTAISB) | 3 |
| 1.3.3 | Transportation of Dangerous Goods Act (TDG) | 3 |
| 1.3.4 | Railway Relocation and Crossing Act (RRCA) | 4 |
| 1.3.5 | Navigable Waters Protection Act (NWPA) | 4 |
| 1.3.6 | Railway Act | 4 |
| 2.0 | THE RAILWAY SAFETY ACT : GENERAL | 5 |
| 2.1 | RATIONALE | 5 |
| 2.2 | REGULATORY FRAMEWORK AND METHODOLOGY | 6 |

| | | Page |
|---|---|---|
| 3.0 | THE RAILWAY SAFETY ACT: IMPLEMENTATION | 8 |
| 3.1 | PART I (A) - CONSTRUCTION OR ALTERATION OF RAILWAY WORKS | 8 |
| 3.1.1 | Regulations and Engineering Standards | 8 |
| 3.1.2 | Notice of Certain Proposed Railway Works | 9 |
| 3.1.3 | Railway Works for which Ministerial Approval Required | 10 |
| 3.1.4 | Affidavit on Completion of Railway Works | 10 |
| 3.2 | PART I (B) - GRANTS FOR PROPOSED WORKS CONTRIBUTING TO SAFE RAILWAY OPERATIONS | 11 |
| 3.2.1 | Grants Relating to Crossings at Grade | 11 |
| 3.2.2 | Grants for Constructions of Grade Separations | 12 |
| 3.2.3 | Grants for Programs, Studies, Projects and Works | 12 |
| 3.3 | PART II - OPERATION AND MAINTENANCE OF RAILWAY WORKS AND EQUIPMENT | 13 |
| 3.3.1 | Regulations | 13 |
| 3.3.2 | Rules - Formulation or Revision Pursuant to Ministerial Order | 13 |
| 3.3.3 | Rules - Formulation or Revision at Initiative of Railway Company | 14 |
| 3.3.4 | Railway Works to Accord with Regulations and Rules | 14 |

Page

3.4 PART III - NON-RAILWAY OPERATIONS AFFECTING RAILWAY SAFETY 15

3.4.1 Regulations 15
3.4.2 Power of Railway Companies on Adjoining Lands 15
3.4.3 Powers of the Agency 16

3.5 PART IV - ADMINISTRATION AND ENFORCEMENT 16

3.5.1 Railway Safety Inspectors 17
3.5.2 Inspector's Powers to Inspect Railway Premises 17
3.5.3 Assistance to Inspectors 17
3.5.4 Inspector May Forbid or Restrict Use of Unsafe Works or Equipment 18
3.5.5 Unauthorized or Improperly Maintained Works 19
3.5.6 Emergency Directives 19
3.5.7 Enforcement Through Court 20
3.5.8 Medical Information 21
3.5.9 Accident or Incident Notification 21
3.5.10 Inquiries 22
3.5.11 Offences and Penalties 22

3.6 PART V - MISCELLANEOUS PROVISIONS 22

3.6.1 Railway Safety Consultative Committee (RSCC) 22
3.6.2 Publication of Regulations 23
3.6.3 Review of the Act 23

Page

3.7 PART VI - CONSEQUENTIAL AMENDMENTS AND TRANSITIONAL PROVISIONS 24

3.7.1 Amendment to Other Acts 24
3.7.2 Transitional Provisions Relating to Railway Act Amendments 24
3.7.3 Transitional Provisions Relating to Railway Relocation and Crossing Act 25

4.0 SOURCES FOR FURTHER INFORMATION 26

# 1.0 INTRODUCTION

## 1.1 OBJECTIVES

The objectives of this booklet are to outline the fundamental principles on which the regulation of railway safety in Canada is based; to outline the framework and the methodology of implementation of the *Railway Safety Act*; and to provide general guidelines to the rail transportation industry and interest groups.

## 1.2 BACKGROUND

For many years, the safety of Canada's railways has been regulated under the *Railway Act*. This act originated at the turn of the century when the system was rapidly expanding. At that time, much of Canada's railway system was under construction to open up new territory and to encourage settlement. Railway lines were built, with uncertain revenue prospect, by small companies without adequate financial reserves. There was a strong temptation to cut corners on construction and operating costs, and legislation was needed to allow the government of the day to closely control these activities, for the protection of the public and railway employees.

At the time when the *Railway Act* was first written, trains were short, slow, few and far between. The environment has changed, and Canada's railways now move massive volumes of freight and passengers to keep the national economy healthy. The freight trains have grown enormously, from the 200- or 300-ton trains of the past to the 15,000-ton trains of the present. Today's large trains move faster and with fewer stops than ever before.

The railways are in the midst of the technological revolution. Sophisticated communications equipment and computer systems

are now employed to control the movement of trains. A major new development will enable the transmission of train movement instructions directly, by radio, to computers onboard the locomotives. The government is providing funding ($14.5 million) to encourage this development, which is known as the "Advanced Train Control Systems".

This and other technological improvements are creating further potential for safer railway operations.

## 1.3 OVERVIEW OF RELATED LEGISLATION

The overhaul of the rail transportation legislation was initiated for the following purposes:

- to provide the railway industry with greater freedom to act in the area of economic regulation;
- to simplify, update, and improve safety regulation;
- to establish an independent accident investigation agency for all federally regulated modes; and
- to separate the responsibilities for economic regulation, accident investigation and safety regulation.

The following is a brief summary of the acts affected.

### 1.3.1 National Transportation Act, 1987

The *National Transportation Act*, 1987, came into force on January 1, 1988. This act created the National Transportation Agency (NTA) and changed market-entry, rate-making, and other economic rules.

The National Transportation Agency (NTA), formerly the Canadian Transport Commission (CTC), is a quasi-judicial body reporting to Parliament through the Minister of Transport. The NTA has regulatory power, through the *National Transportation Act*, 1987, and the *Railway Act*, over economic matters and issues of public convenience and necessity.

### 1.3.2 Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act (CTAISB)

The *CTAISB Act* was passed by Parliament in June 1989. This act creates a "multi-modal" independent board to:

- investigate accidents and incidents occurring in federally regulated modes of transportation;
- determine causes of accidents or incidents; and
- make recommendations to the Minister of Transport on action to be taken to prevent further accidents.

### 1.3.3 Transportation of Dangerous Goods Act (TDG)

The *Transportation of Dangerous Goods Act* came into force in 1980 to promote public safety in the transportation of dangerous goods by all modes of transport throughout Canada. This act governs the handling, offering for transport, and transporting of dangerous goods by any means of transport in Canada. The *TDG Act* is administered

by the Transport Dangerous Goods Directorate, Transport Canada.

### 1.3.4 Railway Relocation and Crossing Act (RRCA)

The *Railway Relocation and Crossing Act* came into force in 1974 to facilitate the relocation of railway lines or rerouting of railway traffic in urban areas and to provide financial assistance for work done for the protection, safety, and convenience of the public at railway crossings.

### 1.3.5 Navigable Waters Protection Act (NWPA)

The *NWP Act* came into force in 1882 and has been amended several times. The purpose of this act is to protect the public rights of navigation on all the navigable waterways of Canada. The act regulates the construction of works built or placed in, over, through, or across navigable waterways, and provides a legal framework to deal with obstacles and obstructions to navigation. The act is administered by the Aids & Waterways Coast Guard, Marine Group, Transport Canada.

### 1.3.6 Railway Act

The *Railway Act* came into force in 1873 to deal with all aspects of transportation by rail. This act has been amended several times, and most recently (in 1989) all matters related to the safety of railway operations came under the new *Railway Safety Act* (RSA).

# 2.0 THE RAILWAY SAFETY ACT: GENERAL

The *Railway Safety Act** came into force on January 1, 1989. This Act was designed to achieve the objectives of the national transportation policy relating to the safety of railway operations. The Act removed railway safety issues from the *Railway Act* and transferred jurisdiction over safety matters from the National Transportation Agency to Transport Canada, where the responsibility for other federally regulated modes resides (i.e., air, surface, and marine modes). The Act also introduced amendments to the *Access to Information Act*, the *Canadian National Railways Act*, the *Criminal Code*, the *National Transportation Act* (1987) and the *Railway Relocation and Crossing Act*.

## 2.1 RATIONALE

The transportation environment and the railways had changed, but the legislation had remained the same. The railway safety regulator was handicapped while working under the old *Railway Act*, which was designed for another era. Moreover, safety regulation, economic regulation and accident investigation were combined in the *Railway Act*. With this combination, there was a potential for conflict among these responsibilities; therefore, the government decided to separate these responsibilities in the public interest.

* Revised Statutes of Canada (RSC) 1985, Chapter 32 (4th Supplement).

## 2.2 REGULATORY FRAMEWORK AND METHODOLOGY

The following are the fundamental principles on which the regulation of railway safety in Canada is based:

a) safety regulation must be separated from responsibility for economic regulation and accident investigation;

b) roles and responsibilities of the regulator and railway management must be clearly defined;

- railway management must be responsible, and accountable, for the safety of operations;
- the regulator must have the power to protect public and employee safety;

c) consultation is essential with all affected parties, including full public inquiries on important issues;

d) regulation must be flexible and responsive in an environment of rapidly changing services and technology, especially where new technology will improve safety;

e) unnecessary and unproductive regulation should be eliminated; and

f) penalties for offences must be meaningful.

The *Railway Safety Act* incorporates the following methodology for achieving the objective of safety enhancement:

- placing emphasis on monitoring compliance;

- modernizing and streamlining regulatory process;
- eliminating irrelevant requirements;
- placing the responsibility to maintain and operate a safe system on the railways while retaining the federal government's power to hold railways accountable;
- facilitating technological development that will improve safety;
- providing greater flexibility in funding safety improvements;
- introducing stiff penalties for violation of the Act; and
- extending to the railway mode the *Criminal Code* prohibitions against use of alcohol and drugs and criminal negligence.

In the preparation of the new *Railway Safety Act*, thorough consultations were held with the provincial governments, the Federation of Canadian Municipalities, railways, railway unions, freight shippers, shippers of dangerous commodities, owners of private railway equipment, and public interest groups.

It should be noted that the terms and expressions used in this booklet will have the same meaning as in the *Railway Act* and the *Railway Safety Act*.

# 3.0 THE RAILWAY SAFETY ACT: IMPLEMENTATION

The *Railway Safety Act* consists of six major parts:

Part I - Construction or Alteration of Railway Works.

Part II - Operation and Maintenance of Railway Works and Equipment.

Part III - Non-Railway Operations Affecting Railway Safety.

Part IV - Administration and Enforcement.

Part V - Miscellaneous Provisions.

Part VI - Consequential Amendments and Transitional Provisions.

## 3.1 PART I (A) - CONSTRUCTION OR ALTERATION OF RAILWAY WORKS

### 3.1.1 Regulations and Engineering Standards

Section 7.1 of the Act provides that the Governor in Council may make regulations respecting engineering standards governing the construction or alteration of railway works, and that such engineering standards may embrace both physical specifications and performance standards.

Alternatively, the Minister may require railway companies to formulate (or revise) and to file engineering standards with the Minister for approval.

The procedures established in this and following sections provide freedom to build structures that are within standards. The approvals process is required only when there is a need for the Minister to make a decision, either in the public interest or because the proposal does not comply with standards.

### 3.1.2 Notice of Certain Proposed Railway Works

Section 8 of the Act requires that a person proposing to carry out certain works give notice of this intention. Details of the type of work, the notice to be filed, the recipients of notice, etc., are established in the *Notice of Railway Works Regulations*.

This section ensures that persons whose safety may be affected are made aware of proposed works and are given the opportunity to register objections with the proposing party and with the Minister. Such objections may be made only on the grounds of a threat to the safety of persons or property.

It should be noted that, under the revised *Railway Act*, there is a continued requirement for authority from the National Transportation Agency to construct and reconstruct certain works, on terms and conditions relating to public convenience and necessity. The NTA also has power to resolve disputes over the apportionment of costs.

### 3.1.3 Railway Works For Which Ministerial Approval Required

Section 10 of the Act establishes that in cases where a proposed railway work departs from applicable standards, or where an objection to carrying out the work remains unresolved, approval must be obtained from the Minister before the work is undertaken.

This section gives the Minister all necessary powers to control the safety of railway construction and reconstruction activities. At the same time, it gives the railways freedom to carry out routine work without the direct involvement of the regulator. Where projects meet engineering standards and have no negative safety implications for other parties, the proponents will be able to proceed without approval. Where these criteria are not satisfied, the party proposing the work must convince the Minister that the projects are safe, taking into consideration any objections raised by affected parties.

This approach is in contrast to the previous requirement, under the *Railway Act*, that the regulator be involved in a detailed review of plans, inspection of construction sites, and final authorization of the use of new or rebuilt facilities. The former process forced the NTA to allocate resources to activities having little impact on safety, introduced unnecessary delays in completion of railway works, and placed an unwarranted requirement for project approval, and hence unwarranted responsibility, upon the regulator.

### 3.1.4 Affidavit on Completion of Railway Works

Section 11 of the Act requires that a technically qualified representative of the proposing party certify the safety of certain railway works before they may be placed in

operation. Under this section, the professional engineer in charge must certify that a work approved under section 10 has been completed in accordance with the terms of that approval. For works that do not require ministerial approval but fall within prescribed categories, the professional engineer must certify that the work is safe for operation.

In the past, the *Railway Act* placed the onus on the regulator to ensure, by review of plans and by site inspections, that works were completed to an acceptable standard for safe operations. The *Railway Safety Act* now places that responsibility squarely on the proposing party, by affidavit of an officer having direct knowledge of the works and the technical qualifications to certify the quality of the completed project. The Minister retains all essential powers to carry out inspections and, if necessary, to require changes to, or even demolition of, unsatisfactory works.

## 3.2 PART I (B) - GRANTS FOR PROPOSED WORKS CONTRIBUTING TO SAFE RAILWAY OPERATIONS

### 3.2.1 Grants Relating to Road Crossings at Grade

Section 12 of the Act empowers the Minister to make grants toward railway works which will increase the safety of railway operations by improving, relocating, or eliminating existing grade crossings.

These essential powers, previously exercised by the NTA under the *Railway Relocation and Crossing Act*, allow the making of grants toward reducing the number of grade-crossing accidents. Section 12 continues the previous limit of 80% of construction or alteration cost, but removes

the $1 million cap that formerly existed on grants toward crossing improvements.

### 3.2.2 Grants for Construction or Alteration of Grade Separations

Section 13 of the Act establishes the power to make grants toward the construction or alteration of grade separations. The powers are similar to those for grade crossings under section 12.

Under the old legislation, the maximum upper limit for new grade separation projects was calculated according to a sliding scale whereby the maximum federal portion decreased from 80% of projects costing $1.25 million to 53% of projects costing $10 million. A lower sliding scale applied to reconstruction. This scale has been replaced by an 80% ceiling, leaving the actual amount of the grant below that level to be determined by the Minister.

### 3.2.3 Grants for Programs, Studies, Projects and Works

Section 14 of the Act empowers the Minister to make grants toward a wide range of initiatives likely to promote, or contribute to, safe railway operations. The Minister may also attach terms and conditions to these grants.

These new powers strengthen the ability of the government to give financial support to projects which seek to improve railway safety. Eligible projects could take such forms as basic scientific and technical research, field testing, demonstration, and educational programs.

In cases where more than one party benefits from a railway work and no agreement can be reached on sharing the cost of the work, section 16 permits any, or all, of the

parties to apply to the National Transportation Agency for arbitration.

Under section 17, the Minister may simultaneously consider an application for grant and a request for approval of railway works under section 10. The work is not to be commenced before the grant application is decided; otherwise, the proposing party shall be deemed to have withdrawn the application for the grant.

## 3.3 PART II - OPERATION AND MAINTENANCE OF RAILWAY WORKS AND EQUIPMENT

### 3.3.1 Regulations

Under section 18 of the Act, the Governor in Council may establish regulations governing the operation or maintenance of line works, crossing works, and the design, construction, alteration, operation, and maintenance of railway equipment. The Governor in Council may also establish regulations with respect to the employment of persons in designated positions critical to safe railway operations. These regulations are of a general nature and apply to all railway companies.

### 3.3.2 Rules - Formulation or Revision Pursuant to Ministerial Order

Section 19 of the Act provides the mechanism by which the Minister may initiate new rules, or changes to existing rules, for specific railway companies. The rules may be formulated by the company at the direction of the Minister, who has the power to accept or reject the company's proposal. The Minister must give reasons for rejection,

and the railway company has the options to revise and resubmit its proposal.

As an alternative, the Minister has the power to formulate rules on behalf of a railway company. This power enables the Minister to intervene in the event that a company is unwilling, or unable, to formulate rules in an acceptable manner.

This section terminates the previous requirement to incorporate all such rules in regulations and thus removes an obstacle to the timely updating of railway rules. In the past, railway rules have lagged behind changes in technology and the operating environment.

### 3.3.3 Rules - Formulation or Revision at Initiative of Railway Company

Section 20 of the Act permits a railway company, on its own motion, to create new rules or make changes to rules that already exist. The company must apply to the Minister for approval, giving details of, and reasons for, the proposal. The treatment of the proposal is similar to that outlined under section 19.

### 3.3.4 Railway Works to Accord with Regulations and Rules

Section 23 of the Act creates an offence where any railway company operates or maintains a railway, or any person maintains a crossing, in a manner not in accordance with the regulations and rules established under section 18, 19, or 20. Section 23 does not apply to operations carried out under exemptions granted under Section 22.

## 3.4 PART III - NON-RAILWAY OPERATIONS AFFECTING RAILWAY SAFETY

### 3.4.1 Regulations

Under section 24 of the Act, the Governor in Council may make regulations for controlling activities on lands adjoining lines of railway to avoid a threat to safe railway operations. Such regulations may apply to:

- construction of structures;
- mining operations;
- drainage systems;
- storage of flammable materials;
- removal of trees and bush obstructing the field of view;
- access of animals, vehicles or people to a line of railway; or
- any other activity that could constitute a threat to safe railway operations.

Section 24 also provides for compensation to any persons who suffer loss as a result of the above-mentioned activities.

### 3.4.2 Power of Railway Companies on Adjoining Lands

Section 25 of the Act allows railway companies to enter onto land adjoining railway lines to carry out activities essential for the safe operation of the railway, where no other access is reasonably available.

### 3.4.3 Powers of the Agency

Where the parties cannot agree on compensation to be paid by a railway company to any person claiming losses as a result of action taken under sections 24 and 25, and where no other recourse is available through the *Railway Act*, section 26 of the Act permits any affected party to refer the disagreement to the National Transportation Agency for arbitration.

## 3.5 PART IV - ADMINISTRATION AND ENFORCEMENT

### 3.5.1 Railway Safety Inspectors

Section 27 of the Act enables the Minister to appoint Railway Safety Inspectors and requires that each Inspector be certified for one or more of the following specific areas of responsibility: railway works, railway equipment and railway operations. This section exempts a Railway Safety Inspector from being required to give evidence in a civil suit, except with the written permission of the Minister. Also, under this section, a Railway Safety Inspector shall not be personally liable for anything done in good faith by him while discharging his duties under this Act.

Railway Safety Inspectors replace the NTA's Inspecting Engineers appointed under the *Railway Act*. The powers of inspection granted under the *Railway Act* applied only within the field of railway engineering. In the *Railway Safety Act*, the concept of inspection is broadened to cover all aspects of railway safety, including the critical area of operating rules. Railway Safety Inspectors provide the essential regulatory presence in the field to monitor

compliance with any safety regulations, emergency directives, rules, and orders made under this Act.

### 3.5.2 Inspector's Powers to Inspect Railway Premises

Section 28 of the Act sets out the powers of Railway Safety Inspectors to enter property and obtain information. It empowers an Inspector to enter and inspect railway property, to seize any property that may afford evidence and to question persons relevant to determining whether there has been an offence under this Act.

This section also grants similar powers with respect to non-railway premises, but it prevents the Inspector from entering non-railway premises without the consent of the occupant or without a warrant, unless the entry is urgently required and it is impracticable to obtain a warrant.

The powers granted ensure that the Inspector has the authority to inspect railway works and equipment on a regular basis and to carry out an investigation where there is reason to believe that an offence has been committed under this Act.

### 3.5.3 Assistance to Inspectors

Section 30 of the Act requires that owners and persons having charge of facilities being inspected shall offer all reasonable assistance to Inspectors, and that persons:

- shall comply with reasonable requests;
- shall not make any false or misleading statements;
- shall not remove, alter or interfere with evidence; and

- shall not otherwise obstruct or hinder an Inspector while carrying out his or her duties.

This section supports the power of the Inspector and creates an offence in the event that anyone obstructs an Inspector working under this Act.

### 3.5.4 Inspector May Forbid or Restrict Use of Unsafe Works or Equipment

Section 31 of the Act gives Railway Safety Inspectors the power to prevent, or restrict, the use of railway works, or to restrict railway operations, if they perceive an immediate threat to safe railway operation. As a result, Inspectors can take direct action to intervene in railway company operations if the company, or any of its employees, fails to respond to the perceived threat in a manner satisfactory to the Inspector.

This section further provides as follows:

1) It requires an Inspector to notify a railway company in writing of any perceived threat to safe railway operations from use of line works or railway equipment. If the threat is immediate, the Inspector may order the company not to use the works or equipment, or may impose restrictions on its use, until he or she is satisfied that the threat has been removed. The Inspector must indicate the reasons for his or her action.

2) It establishes a similar process for crossings, but extends the notification to persons responsible for the maintenance of the crossing. In this case, the Inspector may restrict the use of the crossing by the road traffic, by the utility, or by the railway.

3) It gives the Inspector similar powers in relation to railway operations.

4) It prevents the Inspector from exercising powers under (1) and (2) above for reasons at variance with regulations, rules, or emergency directives.

In order to establish clear lines of communication in notifying a railway company of the existence of an unsafe condition, and of any corrective action to be taken, the Inspector is required to send the notice to the supervisor directly responsible for the works or equipment concerned. If the supervisor is not available, the notice may be served upon the employee involved in, or in charge of, the works.

In order to prevent possible abuse of these powers, the Inspector must inform the Minister immediately where a notice to a railway company includes an order. The Minister has the option to order that the action of the Inspector be revoked or altered.

### 3.5.5 Unauthorized or Improperly Maintained Works

Section 32 of the Act allows the Minister to order the removal or modification of any works which have not been constructed, altered, or maintained in accordance with this Act.

### 3.5.6 Emergency Directives

Section 33 of the Act enables the Minister to take immediate action in the event of a threat to the safety of railway operations. It allows the imposition of wide-ranging embargoes on railway operations in cases where the

Minister believes that continued operation of certain equipment or the use of works or operating or maintenance practices would be unsafe. Emergency directives can be used to override regulations and rules where experience shows that these have unsafe implications. Emergency directives can remain in effect for a maximum of six months and may be renewed once for a further period of six months.

### 3.5.7 Enforcement Through Court

Section 34 of the Act allows the provisions of the Act to be enforced, if necessary, through the courts. This section provides as follows:

1) It allows any order or emergency directive by the Minister to be made an order enforceable by the Federal or any superior court.

2) It allows the Minister to extend this power of enforcement to orders issued by a Railway Safety Inspector.

3) It establishes the process to be followed in implementing court enforcement of orders and emergency directives.

4) It allows the Minister to cancel and replace an order or emergency directive which has been made an order of the court.

5) It gives the Minister the option, at any time, to enforce a decision or order by his own action.

### 3.5.8 Medical Information

Section 35 of the Act requires annual company-sponsored medical checkups for designated personnel. This section provides as follows:

1) It requires railway employees in safety-sensitive occupations to undergo annual medical examinations sponsored by the employer.

2) It requires physicians or optometrists to notify the railway company's medical adviser if an employee has a medical condition that could be a threat to safe railway operations.

3) It places the responsibility on the patient to inform the physician that he or she holds a designated position.

4) It allows the company to use information provided by a physician or optometrist in the interest of safe railway operations.

5) It prohibits any legal, disciplinary or other proceedings against a physician or optometrist for such information given in good faith.

6) It prohibits further disclosure, or use in evidence, of such medical information, except with the permission of the patient.

### 3.5.9 Accident or Incident Notification

Section 36 of the Act requires railway companies to provide any information relating to safe railway operations that is requested by the Minister. This information is required for analytical purposes, concerning trends in safety

performance, etc., and enables the Minister to identify problems and to take appropriate preventive action.

### 3.5.10 Inquiries

Section 40 of the Act enables the Minister to carry out public inquiries into any matter affecting the safe operation of the railways, and it specifies that a person conducting an inquiry under this Act will have the same powers as a commissioner appointed under the *Inquiries Act*.

### 3.5.11 Offences and Penalties

Section 41 creates offences and penalties in the event of a contravention of the provisions of the Act or of regulations, emergency directives, orders, rules, or requirements made pursuant to the Act.

## 3.6 PART V - MISCELLANEOUS PROVISIONS

### 3.6.1 Railway Safety Consultative Committee (RSCC)

Under Section 44 of the Act, the Minister may establish a committee, to be known as the Railway Safety Consultative Committee (RSCC), consisting both of members who, in the opinion of the Minister, have special expertise or special interest in matters of safe railway operations, and of other members representing the railway companies, organized railway labour, shippers, the Federation of Canadian Municipalities, and the public.

The Committee may, on its own initiative, and at the request of the Minister, advise and make recommendations to the Minister on any matter affecting safe railway operations. The Committee will have the ability, through subcommittees, to examine, and report on, highly detailed technical topics.

### 3.6.2 Publication of Regulations

Section 50 requires that regulations under the Act be published in the *Canada Gazette* at lease 90 days before coming into effect. This process ensures widespread public notification of significant changes to railway safety regulations and provides ample opportunity for interested parties to file comments, questions, and objections with the Minister.

### 3.6.3 Review of the Act

Section 51 requires the Minister to carry out a review of the Act within five years of the coming into force of this section. For this purpose, the Minister is to appoint a committee of persons having expertise in matters dealt with under the Act. The committee will evaluate the working of the legislation and recommend appropriate amendments. A report is to be tabled in Parliament.

## 3.7 PART VI - CONSEQUENTIAL AMENDMENTS AND TRANSITIONAL PROVISIONS

### 3.7.1 Amendments to Other Acts

Part VI carries out consequential amendments to other legislation to eliminate conflict with the *Railway Safety Act* and to further enhance railway safety. The Acts affected are:

- the *Access to Information Act*;
- the *Canadian National Railways Act*;
- the *National Transportation Act*, 1987;
- the *Railway Act*; and
- the *Railway Relocation and Crossing Act*.

The *Railway Safety Act* also amends the *Criminal Code* to include railways in the same prohibition against impaired operation as applies to other modes of transportation.

### 3.7.2 Transitional Provisions Relating To Railway Act Amendments

Section 119 of the Act provides for transitional arrangements in relation to regulations and orders made under the *Railway Act*. It provides continuity of regulation until such time as all necessary regulations, rules, standards, etc., have been established under the *Railway Safety Act*. All existing safety-related regulations, orders and company by-laws that were issued or approved under sections 227, 230, 239, 295 and 296 of the *Railway Act* before January 1, 1989, remain in force until revoked under the new legislation.

This section also empowers the Governor in Council and the Minister to revoke a regulation, order, or by-law continued from the *Railway Act* as indicated above.

### 3.7.3 Transitional Provisions Relating To Railway Relocation and Crossing Act

Section 120 provides for the continuity of safety programs established under the *Railway Relocation and Crossing Act* (RRCA) after Parts II and III of that act (grants for grade separations and grade crossing improvements) have been repealed. It ensures that unallocated funds appropriated under the RRCA may be used for sections 12 and 13 of the *Railway Safety Act* and that grant applications already underway are continued as if made under the latter Act.

# 4.0 SOURCES FOR FURTHER INFORMATION

## 1. *Railway Safety, Transport Canada*

***Headquarters***

Canada Building
344 Slater Street, 15th floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
613 998-2985
613 998-1926
613 990-7767 (FACSIMILE)

***Regional Offices***

**Moncton**

Heritage Place
95 Foundry Street, Suite 301

Moncton, N.B.
E1C 5H7
506 858-2298
506 857-7042 (FACSIMILE)

**Montreal**

701-685 Cathcart Street
Montreal, Quebec
H3B 1M7
514 283-5722
514 496-2356 (FACSIMILE)

**Toronto**

20 Toronto Street
5th floor
Toronto, Ontario
M5C 2B8
416 973-9810
416 973-9907 (FACSIMILE)

| | |
|---|---|
| **Winnipeg** | 700-433 Main Street<br>Winnipeg, Manitoba<br>R3B 1B3<br>204 983-2991<br>204 983-8328 (FACSIMILE) |
| **Calgary** | 370 - 220-4th Avenue SE<br>PO Box 2917 - Station M<br>Calgary, Alberta<br>T2P 3C3<br>403 292-6005<br>403 292-6089 (FACSIMILE) |
| **Vancouver** | Begbie Court, 3rd floor<br>668 Carnarvon Street<br>New Westminster, B.C.<br>V3M 5Y6<br>604 666-0012<br>604 666-4827 (FACSIMILE) |

2. ***Transport Dangerous Goods, Surface Group, Transport Canada***

Canada Building
344 Slater Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
613 990-1147
613 952-1340 (FACSIMILE)

3. ***National Transportation Agency (NTA)***

Les Terrasses de la Chaudière
15 Eddy Street
Hull, P.Q.
(Postal Address):
Ottawa, Ontario K1A 0N9
819 997-6567

4. ***Aids and Waterways, Canadian Coast Guard, Marine Group, Transport Canada***

Canada Building
344 Slater Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
613 998-1415

TP10199

Transports Canada
Surface

Transport Canada
Surface

# Aperçu de la Loi sur la sécurité ferroviaire

Canada

TP 10199

Transports Canada
Direction générale de la sécurité ferroviaire
Groupe de surface

# APERÇU DE LA

# LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Février 1990
Ottawa (Ontario)

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1990

N°. de cat. T31-68/1990
ISBN 0-662-57418-4

## PRÉFACE

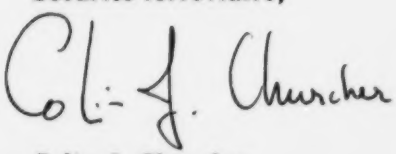
La *Loi sur la sécurité ferroviaire* est entrée en vigueur le 1er janvier 1989 pour fournir les moyens d'atteindre les objectifs de la politique nationale des transports en matière de sécurité ferroviaire conformément à l'alinéa 3(1)a) de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*.

La présente brochure décrit les principes fondamentaux sur lesquels la réglementation de la sécurité ferroviaire repose, le cadre réglementaire et la méthode de mise en oeuvre de la nouvelle *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Elle fournit des lignes directrices générales au secteur des transports, aux provinces, aux municipalités et aux groupes intéressés sur la mise en oeuvre de cette nouvelle loi.

À noter qu'elle n'est pas un exposé complet de la loi et n'abroge ou ne modifie aucune obligation légale. S'il se pose des questions sur le contenu du présent rapport ou sur les prescriptions de la loi précitée, le lecteur devrait s'adresser à la Direction générale de la sécurité ferroviaire, Transports Canada, 344, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 0N5.

Les renseignements fournis par la présente brochure ont été réunis par M. George Y. Achakji, ing., de la Direction générale de la sécurité ferroviaire.

Le directeur général de la
Sécurité ferroviaire,



Colin J. Churcher

## TABLE DES MATIÈRES


| | | Page |
|---|---|---|
| PRÉFACE | | |
| TABLE DES MATIÈRES | | ii |
| 1.0 | INTRODUCTION | 1 |
| 1.1 | OBJECTIFS | 1 |
| 1.2 | CONTEXTE | 1 |
| 1.3 | APERÇU DE LA LÉGISLATION CONNEXE | 2 |
| 1.3.1 | Loi de 1987 sur les transports nationaux | 3 |
| 1.3.2 | Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST) | 3 |
| 1.3.3 | Loi sur le transport des marchandises dangereuses (LTMD) | 4 |
| 1.3.4 | Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer | 4 |
| 1.3.5 | Loi sur la protection des eaux navigables (LPEN) | 4 |
| 1.3.6 | Loi sur les chemins de fer | 5 |
| 2.0 | LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE : GÉNÉRALITÉS | 6 |
| 2.1 | RAISON D'ÊTRE | 6 |
| 2.2 | CADRE RÉGLEMENTAIRE ET MÉTHODOLOGIE | 7 |

Page

3.0 LA LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE : MISE EN OEUVRE 9

3.1 PARTIE I (A) - CONSTRUCTION ET MODIFICATION D'INSTALLATIONS FERROVIAIRES 9

3.1.1 Réglementation de l'établissement de normes techniques 9
3.1.2 Avis des travaux projetés 10
3.1.3 Demande d'approbation ministérielle 11
3.1.4 Conformité des installations 12

3.2 PARTIE I (B) - SUBVENTIONS POUR LES TRAVAUX CONTRIBUANT À LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE 13

3.2.1 Subvention relative aux passages à niveau 13
3.2.2 Subvention relative aux étagements de voies (sauts-de-mouton) 13
3.2.3 Subvention pour projets d'études ou autres 14

3.3 PARTIE II - EXPLOITATION ET ENTRETIEN DES INSTALLATIONS ET DU MATÉRIEL FERROVIAIRES 15

3.3.1 Règlements 15
3.3.2 Arrêté ministériel 15
3.3.3 Initiative de la compagnie 16
3.3.4 Interdiction de déroger aux règlements et règles sans exemption 16

Page

3.4 PARTIE III - ACTIVITÉS AUTRES QUE FERROVIAIRES POUVANT COMPROMETTRE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE 17

3.4.1 Règlements 17
3.4.2 Pouvoirs des compagnies de chemin de fer 17
3.4.3 Pouvoirs de l'Office 18

3.5 PARTIE IV - APPLICATION ET CONTRÔLE 18

3.5.1 Inspecteurs de la sécurité ferroviaire 18
3.5.2 Pouvoir d'examen des emplacements ferroviaires 19
3.5.3 Assistance 19
3.5.4 Interdiction d'usage pour mauvais état d'installations ou de matériel ferroviaires 20
3.5.5 Installations construites ou entretenues de façon dérogatoire 21
3.5.6 Injonctions ministérielles 22
3.5.7 Assimilation à des ordonnances judiciaires 22
3.5.8 Renseignements médicaux 23
3.5.9 Règlements concernant la notification d'accidents, d'incidents, etc. 24
3.5.10 Enquêtes 24
3.5.11 Infractions et peines 24

3.6 PARTIE V - DISPOSITIONS DIVERSES 25

3.6.1 Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire (CCSF) 25
3.6.2 Publication des règlements 25
3.6.3 Examen de la loi 25

Page

3.7 PARTIE VI - MODIFICATIONS CORRÉLATIVES ET DISPOSITIONS TRANSITOIRES 26

3.7.1 Modification d'autres lois 26
3.7.2 Dispositions transitoires concernant les modifications à la Loi sur les chemins de fer 27
3.7.3 Dispositions transitoires concernant la Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer 27

4.0 AUTRES SOURCES D'INFORMATION 29

# 1.0 INTRODUCTION

## 1.1 OBJECTIFS

La présente brochure vise à exposer les principes fondamentaux sur lesquels la réglementation de la sécurité ferroviaire repose au Canada, à indiquer le cadre et la méthode de mise en oeuvre de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, ainsi qu'à fournir des lignes directrices générales au secteur des transports ferroviaires et aux groupes d'intérêts.

## 1.2 CONTEXTE

La sécurité des chemins de fer canadiens a été réglementée de nombreuses années en application de la *Loi sur les chemins de fer*. Cette dernière remonte au tournant du siècle, époque où le réseau ferroviaire du Canada se développait rapidement. La majeure partie de ce réseau était alors construit pour ouvrir de nouveaux territoires et encourager la colonisation. De petites sociétés sans réserve financière suffisante construisaient des lignes de chemin de fer en comptant sur des produits d'exploitation incertains. Comme la tentation de rogner sur les frais de construction et d'exploitation était forte, il fallait qu'une loi permette au gouvernement de l'époque de surveiller de près ces activités pour protéger le public et les cheminots.

À l'époque de la première rédaction de la loi précitée, les trains étaient courts, lents, peu nombreux et très espacés. Le contexte a changé; les chemins de fer canadiens transportent maintenant des masses de marchandises et de voyageurs pour que l'économie nationale reste saine. Les trains-marchandises ont énormément allongé; de 200 ou 300 tonnes, ils sont passés de nos jours à 15 000 tonnes. Les longs trains d'aujourd'hui roulent plus vite que jamais et font moins d'arrêts qu'auparavant.

Les chemins de fer sont en pleine révolution technologique. Ils utilisent maintenant du matériel de communication et des systèmes informatiques sophistiqués pour commander la marche des trains. Une grande innovation permettra de transmettre directement par radio les ordres de marche à des ordinateurs installés dans les locomotives. Le gouvernement fournit des fonds (14,5 millions de dollars) pour favoriser la mise au point de cette innovation, des systèmes connus sous le nom de "systèmes d'automatisation de la marche des trains".

Cette amélioration technologique et d'autres offrent de nouveaux moyens d'accroître la sécurité ferroviaire.

## 1.3 APREÇU DE LA LÉGISLATION CONNEXE

La réforme de la législation des transports ferroviaires a été entreprise aux fins suivantes :

- donner une plus grande liberté d'action au secteur ferroviaire sur le plan économique;
- simplifier, mettre à jour et améliorer la réglementation de la sécurité;
- constituer un organisme d'enquête indépendant pour tous les accidents mettant en cause un mode de transport sous réglementation fédérale;
- séparer la réglementation économique, les enquêtes sur les accidents et la réglementation de la sécurité.

Voici un bref résumé des lois touchées.

### 1.3.1 Loi de 1987 sur les transports nationaux

La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* est entrée en vigueur le 1er janvier 1988. Elle a créé l'Office national des transports (ONT) et modifié les règles d'entrée sur le marché, celles de tarification et d'autres règles économiques.

L'Office national des transports (ONT), l'ancienne Commission canadienne des transports (CCT), est une autorité quasi judiciaire qui rend des comptes au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. En vertu de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et de la *Loi sur les chemins de fer*, l'ONT exerce le pouvoir réglementaire sur les questions économiques et les questions de commodité et nécessité publiques.

### 1.3.2 Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST)

Le Parlement a adopté la *Loi sur le BCEATST* en juin 1989. Le bureau multimodal indépendant qu'elle crée a pour mission :

- d'enquêter sur les accidents et incidents mettant en cause un mode de transport sous réglementation fédérale;
- d'en déterminer les causes;
- de recommander au ministre des Transports les mesures à prendre pour prévenir d'autres accidents.

### 1.3.3 Loi sur le transport des marchandises dangereuses (LTMD)

La *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* est entrée en vigueur en 1980 pour assurer la sécurité de tous les Canadiens en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses. Elle régit la manutention et le transport de ces dernières au Canada, quel que soit le moyen de transport, et est appliquée par la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada.

### 1.3.4 Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer

La *Loi sur le déplacement de lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer* est entrée en vigueur en 1974 pour faciliter le déplacement de lignes de chemin de fer et le détournement de la circulation ferroviaire dans des zones urbaines, ainsi que pour permettre une aide financière dans le cas des travaux effectués pour la protection, la sécurité et la commodité du public à des croisements de chemin de fer.

### 1.3.5 Loi sur la protection des eaux navigables (LPEN)

Entrée en vigueur en 1882, la LPEN a été modifiée à plusieurs reprises. Elle vise à protéger le droit de navigation du public sur toutes les eaux navigables du Canada. Elle régit les ouvrages construits ou placés dans

des eaux navigables ou au-dessus ou à travers de telles eaux et trace un cadre juridique pour le traitement des obstacles à la navigation. Elle est appliquée par la Direction générale des aides et des voies navigables de la Garde côtière, Groupe Marine, Transports Canada.

### 1.3.6 Loi sur les chemins de fer

La *Loi sur les chemins de fer* est entrée en vigueur en 1873 pour régir tous les aspects du transport par chemin de fer. Elle a été modifiée plusieurs fois, et depuis fort peu (1989), toutes les questions liées à la sécurité ferroviaire sont sous le régime de la nouvelle *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF).

## 2.0 LA LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE : GÉNÉRALITÉS

La *Loi sur la sécurité ferroviaire** est entrée en vigueur le 1er janvier 1989. Elle a été conçue pour permettre d'atteindre l'un des objectifs de la politique nationale sur les transports : la sécurité des activités ferroviaires. Elle a supprimé les dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* relatives à la sécurité ferroviaire et transféré la compétence de l'Office national des transports sur les questions de sécurité à Transports Canada, qui est chargé des autres modes de transport sous réglementation fédérale (transports aériens, terrestres et maritimes). Elle a aussi apporté des modifications à la *Loi sur l'accès à l'information*, à la *Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada*, au *Code criminel*, à la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et à la *Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer*.

## 2.1 RAISON D'ÊTRE

Le secteur des transports et les chemins de fer avaient évolué, mais non la législation. Le réglementateur de la sécurité ferroviaire était handicapé dans son travail par la vieille *Loi sur les chemins de fer*, qui avait été conçue pour une autre ère. De plus, la réglementation de la sécurité, la réglementation économique et les enquêtes sur les accidents étaient toutes prévues par cette loi. Comme la réunion de ces fonctions dans ce texte de loi risquait de créer des conflits, le gouvernement a décidé de séparer ces dernières dans l'intérêt public.

* Lois révisées du Canada 1985, ch. 32 (4e supplément)

## 2.2 CADRE RÉGLEMENTAIRE ET MÉTHODOLOGIE

Voici les principes fondamentaux sur lesquels la réglementation de la sécurité ferroviaire repose au Canada :

a) La réglementation de la sécurité doit être séparée de la réglementation économique et des enquêtes sur les accidents.

b) Il faut bien définir les rôles et attributions du réglementateur et des administrateurs des chemins de fer.

- Les administrateurs des chemins de fer doivent être chargés de la sécurité ferroviaire et en rendre compte;

- Le réglementateur doit avoir le pouvoir d'assurer la sécurité du public et des employés.

c) Il est essentiel de consulter toutes les parties touchées, et notamment de mener des enquêtes publiques complètes sur les questions importantes.

d) Il faut une réglementation souple qui s'adapte à l'évolution rapide des services et des techniques, surtout si l'adoption de nouvelles techniques accroîtrait la sécurité.

e) Il convient de supprimer les règlements inutiles et inefficaces.

f) Les infractions doivent être punies par des peines efficaces.

Voici la méthodologie prévue dans le cadre de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* pour réaliser l'objectif d'accoître la sécurité :

- mettre l'accent sur le contrôle de l'observation de la loi;
- moderniser et simplifier le processus de réglementation;
- supprimer les prescriptions non pertinentes;
- charger les chemins de fer du maintien et de l'exploitation d'un réseau sûr tout en conservant le pouvoir fédéral de les en tenir responsables;
- faciliter un développement technologique qui accroisse la sécurité;
- assurer une plus grande souplesse au niveau du financement d'améliorations de la sécurité;
- prévoir des peines sévères en cas de violation de la loi;
- étendre aux chemins de fer les dispositions du *Code criminel* qui visent à interdire la consommation d'alcool et de drogues et à prévenir la négligence criminelle.

Lors de la rédaction de la nouvelle *Loi sur la sécurité ferroviaire*, les auteurs ont largement consulté les gouvernements provinciaux, la Fédération canadienne des municipalités, les chemins de fer, les syndicats ferroviaires, les expéditeurs de marchandises dangereuses et autres, les propriétaires de matériel ferroviaire particulier et les associations de défense du public.

À noter que les termes utilisés dans le présent document ont le même sens que dans la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

# 3.0 LA LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE : MISE EN OEUVRE

La *Loi sur la sécurité ferroviaire* se compose de six grandes parties :

| | | |
|---|---|---|
| Partie I | - | Construction et modification d'installations ferroviaires. |
| Partie II | - | Exploitation et entretien des installations et du matériel ferroviaires. |
| Partie III | - | Activités autres que ferroviaires pouvant compromettre la sécurité ferroviaire. |
| Partie IV | - | Application et contrôle. |
| Partie V | - | Dispositions diverses. |
| Partie VI | - | Modifications corrélatives et dispositions transitoires. |

## 3.1 PARTIE I (A) - CONSTRUCTION ET MODIFICATION D'INSTALLATIONS FERROVIAIRES

### 3.1.1 Réglementation de l'établissement de normes techniques

Le paragraphe 7 (1) de la loi à l'étude permet au gouverneur en conseil de régir, par règlement, l'établissement de

normes concernant la structure ou le comportement d'installations ferroviaires et applicables à la construction ou à la modification de celles-ci.

À titre de seconde solution, le ministre peut demander aux compagnies de chemin de fer d'établir ou de modifier des normes techniques et de les déposer auprès de lui pour approbation.

Les modalités prévues par l'article 7 et les suivants permettent de construire des ouvrages conformes aux normes. L'approbation n'est nécessaire que lorsque le ministre doit prendre une décision dans l'intérêt public ou que les installations projetées ne sont pas conformes aux normes.

### 3.1.2 Avis des travaux projetés

L'article 8 de la loi à l'étude prescrit que le promoteur de certains travaux en donne avis. Les détails à fournir sur ces travaux, l'avis à déposer, les destinataires de cet avis, etc., sont précisés dans le *Règlement sur l'avis de travaux ferroviaires*.

Grâce à l'article précité, les personnes dont la sécurité peut être compromise sont informées des travaux projetés et ont l'occasion de notifier leur opposition au promoteur et au ministre. Elles ne peuvent le faire qu'en invoquant une atteinte à leur sécurité ou à celle de leurs biens.

À noter qu'en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* révisée, il est encore nécessaire d'obtenir l'autorisation de l'Office national des transports pour construire ou reconstruire certains ouvrages à des conditions liées à la commodité et à la nécessité publiques. L'ONT a aussi le pouvoir de régler des différends sur la répartition de frais.

### 3.1.3 Demande d'approbation ministérielle

L'article 10 de la loi à l'étude prescrit d'obtenir l'approbation du ministre avant d'entreprendre des travaux lorsque les installations ferroviaires projetées dérogent aux normes techniques applicables ou qu'une opposition à ces travaux subsiste.

Cet article donne au ministre tous les pouvoirs nécessaires pour contrôler la sécurité de travaux de construction ou de reconstruction d'installations ferroviaires. Il laisse en même temps aux chemins de fer la liberté d'effectuer des travaux courants sans intervention directe du réglementateur.

Si les installations projetées sont conformes aux normes techniques et qu'elles ne portent pas atteinte à la sécurité d'autres parties, les promoteurs n'auront pas à demander d'approbation pour entreprendre les travaux. Si ces conditions ne sont pas remplies, les promoteurs devront convaincre le ministre que les installations sont sûres en répondant aux oppositions formulées par les parties touchées.

Cette approche contraste avec l'obligation que la *Loi sur les chemins de fer* imposait au réglementateur de procéder à un examen détaillé des plans, de visiter les chantiers de construction et de donner l'autorisation finale d'utiliser les installations nouvelles ou reconstruites. Ces dispositions obligeaient l'ONT à affecter des ressources à des activités qui avaient peu d'effets sur la sécurité, retardaient inutilement l'exécution de travaux ferroviaires, imposaient au réglementateur l'obligation injustifiée d'approuver les travaux et engageaient donc indûment sa responsabilité.

### 3.1.4 Conformité des installations

L'article 11 de la loi à l'étude prescrit qu'un représentant compétent du promoteur atteste la sécurité de certaines installations ferroviaires avant leur mise en service. Aux termes de cet article, l'ingénieur agréé chargé de travaux approuvés en application de l'article 10 doit attester la conformité des installations avec l'approbation. Dans le cas d'installations à l'égard desquelles aucune approbation ministérielle n'est requise, mais qui sont visées par un règlement, l'ingénieur agréé doit attester que leur exploitation ne présente pas de danger.

Par le passé, aux termes de la *Loi sur les chemins de fer*, c'était au réglementateur qu'il incombait de s'assurer par l'examen des plans et la visite des chantiers que les installations étaient conformes à une norme de sécurité acceptable. La *Loi sur la sécurité ferroviaire* impose maintenant carrément cette obligation au promoteur en exigeant une déclaration sous serment d'un représentant de ce dernier qui connaît personnellement les installations et a les connaissances techniques nécessaires pour attester la qualité de ces installations, une fois les travaux terminés. Le ministre conserve tous les pouvoirs essentiels pour faire faire des visites et exiger au besoin la modification des installations non satisfaisantes, voire leur démolition.

## 3.2 PARTIE I (B) - SUBVENTIONS POUR LES TRAVAUX CONTRIBUANT À LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

### 3.2.1 Subvention relative aux passages à niveau

L'article 12 de la loi à l'étude attribue au ministre le pouvoir de faire verser une subvention pour les travaux d'amélioration, de déplacement ou de suppression d'un passage à niveau qui visent à accroître la sécurité ferroviaire.

Ce pouvoir essentiel, exercé auparavant par l'ONT en vertu de la *Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer*, permet de verser des subventions pour réduire le nombre d'accidents aux passages à niveau. L'article 12 maintient la limite précédente, fixée à 80 p. 100 du coût de réalisation des travaux, mais supprime le plafond de 1 million de dollars qui s'appliquait auparavant aux subventions versées pour l'amélioration de passages à niveau.

### 3.2.2 Subvention relative aux étagements de voies (sauts-de-mouton)

L'article 13 de la loi à l'étude permet de verser des subventions pour la construction ou la modification d'étagements de voies (sauts-de-mouton). Ce pouvoir ressemble à celui que l'article 12 attribue dans le cas des passages à niveau.

Sous le régime de l'ancienne loi, la contribution maximale du gouvernement fédéral à la construction d'étagements de voies était calculée selon une échelle mobile qui la faisait tomber de 80 p. 100 pour les travaux coûtant 1,25 million de dollars à 53 p. 100 pour ceux qui coûtaient 10 millions de dollars. Une échelle mobile inférieure s'appliquait aux travaux de reconstruction. La nouvelle loi a remplacé ces échelles par un plafond de 80 p. 100 et elle laisse le ministre déterminer le montant réel de la subvention en tenant compte de ce plafond.

### 3.2.3 Subvention pour projets d'études ou autres

L'article 14 de la loi à l'étude permet au ministre de faire verser des subventions pour un large éventail de projets susceptibles de promouvoir la sécurité ferroviaire ou d'y contribuer. Il peut aussi fixer des conditions au versement de ces subventions.

Ces nouveaux pouvoirs augmentent l'aptitude du gouvernement à appuyer financièrement des projets qui visent à accroître la sécurité ferroviaire. Les projets admissibles peuvent prendre la forme de recherches scientifiques et techniques de base, d'essais pratiques, de projets de démonstration et de programmes d'éducation.

Si plus d'une personne profitera d'installations ferroviaires et si ces personnes ne peuvent s'entendre sur la répartition du coût de réalisation des travaux, l'article 16 permet à chacune de soumettre le différend à l'arbitrage de l'Office national des transports.

En vertu de l'article 17, le ministre peut traiter simultanément la demande de subvention et la demande d'approbation d'installations ferroviaires prévue à l'article 10. Les travaux ne peuvent débuter avant que le ministre n'ait pris sa décision quant à la demande de subvention, sans quoi leur promoteur serait considéré comme ayant retiré cette dernière.

## 3.3 PARTIE II - EXPLOITATION ET ENTRETIEN DES INSTALLATIONS ET DU MATÉRIEL FERROVIAIRES

### 3.3.1 Règlements

En vertu de l'article 18 de la loi à l'étude, le gouverneur en conseil peut, par règlement, régir toute question concernant l'exploitation ou l'entretien des lignes de chemin de fer et des ouvrages de franchissement ou la conception, la construction, la modification, l'exploitation ou l'entretien de matériel ferroviaire. Il peut aussi prendre des règlements sur l'engagement de personnes aux postes classés comme essentiels pour la sécurité ferroviaire. Les règlements de ce genre sont de nature générale et s'appliquent à toutes les compagnies de chemin de fer.

### 3.3.2 Arrêté ministériel

L'article 19 de la loi à l'étude prévoit la façon dont le ministre peut provoquer l'établissement ou la modification de règles applicables à une compagnie de chemin de fer. Ces dernières peuvent être établies par cette compagnie sur l'ordre du ministre, qui a le pouvoir de les approuver ou de les rejeter. En cas de rejet, le ministre doit faire connaître ses motifs, et la compagnie de chemin de fer a la faculté de réviser son projet de règles et de le soumettre à nouveau au ministre.

Par ailleurs, le ministre a le pouvoir d'établir des règles à la place d'une compagnie de chemin de fer, ce qui lui permet d'intervenir si une compagnie ne veut ou ne peut établir des règles acceptables.

L'article précité met fin à l'obligation d'insérer toutes les règles de ce genre dans un règlement et lève ainsi un des obstacles qui ont empêché dans le passé les règles de chemins de fer de suivre en temps opportun l'évolution de la technologie et du cadre d'exploitation.

### 3.3.3 Initiative de la compagnie

L'article 20 de la loi à l'étude permet à une compagnie de chemin de fer d'établir de nouvelles règles ou de modifier des règles existantes de sa propre initiative. Elle doit en soumettre le détail à l'approbation du ministre et lui exposer ses motifs. Le traitement des règles proposées ressemble à celui que prévoit l'article 19.

### 3.3.4 Interdiction de déroger aux règlements et règles sans exemption

En vertu de l'article 23 de la loi à l'étude, commet une infraction la compagnie de chemin de fer qui exploite ou entretient un chemin de fer en contravention avec les règles et règlements établis sous le régime des articles 18, 19 ou 20, ainsi que la personne qui entretient un ouvrage de franchissement en contravention de ces règles et règlements. L'article 23 ne s'applique pas aux activités menées conformément à l'exemption prévue à l'article 22.

## 3.4 PARTIE III - ACTIVITÉS AUTRES QUE FERROVIAIRES POUVANT COMPROMETTRE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

### 3.4.1 Règlements

Aux termes de l'article 24 de la loi à l'étude, le gouverneur en conseil peut, par règlement, régir les activités menées sur les terrains contigus à des voies ferrées pour éviter qu'elles ne compromettent la sécurité ferroviaire. Ce genre de règlement peut s'appliquer à :

- la construction d'ouvrages;
- les activités minières;
- la construction de réseaux de drainage;
- l'entreposage de matières inflammables;
- l'enlèvement des arbres et broussailles qui réduisent la visibilité;
- l'accès de personnes, de véhicules et d'animaux aux voies ferrées;
- toute autre activité qui risque de compromettre la sécurité ferroviaire.

L'article 24 prévoit aussi l'indemnisation des personnes qui subiront une perte par suite des activités susmentionnées.

### 3.4.2 Pouvoirs des compagnies de chemin de fer

En vertu de l'article 25 de la loi à l'étude, les compagnies de chemin de fer ont accès à tout terrain contigu à une voie ferrée pour mener des activités essentielles à la sécurité de l'exploitation de cette voie, s'il n'y a pas d'autre accès praticable.

### 3.4.3 Pouvoirs de l'Office

Lorsque les parties concernées ne peuvent s'entendre sur le montant que la compagnie de chemin de fer doit payer en dédommagement des pertes subies par suite de mesures prises conformément aux articles 24 et 25 et qu'il n'y a pas de recours prévu sous le régime de la *Loi sur les chemins de fer*, l'article 26 de la loi à l'étude permet à n'importe laquelle des parties de saisir l'Office national des transports de son désaccord.

## 3.5 PARTIE IV - APPLICATION ET CONTRÔLE

### 3.5.1 Inspecteurs de la sécurité ferroviaire

L'article 27 de la loi à l'étude permet au ministre de nommer des inspecteurs de la sécurité ferroviaire et prescrit la délivrance d'un certificat limitant leur compétence à un ou plusieurs des domaines suivants : installations ferroviaires, matériel ferroviaire, activités ferroviaires. De plus, cet article empêche de contraindre ces inspecteurs à témoigner dans une action civile sans l'autorisation écrite du ministre. Enfin, en vertu de cet article, ils n'encourent aucune responsabilité personnelle à l'égard d'un acte accompli de bonne foi sous le régime de la loi à l'étude.

Les inspecteurs de la sécurité ferroviaire remplacent les ingénieurs-inspecteurs nommés par l'ONT sous le régime de la *Loi sur les chemins de fer*. Les pouvoirs de visite attribués par cette dernière se limitaient aux questions de technique ferroviaire. La *Loi sur la sécurité ferroviaire*

étend la visite à tous les aspects de la sécurité ferroviaire, y compris la question cruciale des règlements d'exploitation. Les inspecteurs de la sécurité ferroviaire assurent une présence essentielle sur le terrain pour veiller à l'observation des règlements de sécurité.

### 3.5.2 Pouvoir d'examen d'emplacements ferroviaires

L'article 28 de la loi à l'étude énonce les pouvoirs de perquisition et d'interrogation des inspecteurs de la sécurité ferroviaire. Il permet à ces derniers de pénétrer sur la propriété d'un chemin de fer, de l'examiner, de saisir tout bien qui pourrait servir d'élément de preuve et d'interroger des personnes pour déterminer si l'on a enfreint la loi à l'étude.

Cet article attribue aussi des pouvoirs semblables à l'égard d'autres lieux, mais interdit aux inspecteurs d'y pénétrer sans l'autorisation de l'occupant ou sans mandat, à moins que l'urgence de la situation ne rende difficilement réalisable l'obtention d'un mandat.

Les inspecteurs ont ainsi le pouvoir d'examiner régulièrement les installations et le matériel ferroviaires et de mener une enquête lorsqu'ils ont des motifs de croire à une infraction prévue à la loi à l'étude.

### 3.5.3 Assistance

L'artice 30 de la loi à l'étude oblige le propriétaire et le responsable de l'objet d'une visite à prêter à l'inspecteur toute l'assistance possible et leur interdit :

- de manquer aux exigences valablement formulées;
- de faire des déclarations fausses ou trompeuses;
- de modifier l'état ou la situation d'éléments de preuve;
- d'entraver autrement l'action de l'inspecteur qui exerce ses fonctions.

Cet article étaye les pouvoirs de l'inspecteur, et aux termes de cet article, le fait d'entraver l'action d'un inspecteur qui exerce ses fonctions constitue une infraction.

### 3.5.4 Interdiction d'usage pour mauvais état d'installations ou de matériel ferroviaires

L'article 31 de la loi à l'étude attribue à l'inspecteur de la sécurité ferroviaire le pouvoir d'empêcher ou de restreindre l'utilisation d'installations ferroviaires s'il estime qu'elles risquent de compromettre la sécurité ferroviaire de façon imminente. L'inspecteur peut donc prendre des mesures immédiates pour intervenir dans les activités d'une compagnie de chemin de fer si cette dernière ou l'un de ses préposés ne réagit pas au danger perçu d'une manière qui le satisfait.

En outre, l'article précité renferme les dispositions suivantes:

1) Il oblige l'inspecteur à informer par écrit la compagnie de chemin de fer qu'il estime que l'utilisation de lignes de chemin de fer ou de matériel ferroviaire risque de compromettre la sécurité ferroviaire. Si le risque est imminent, l'inspecteur peut ordonner à cette compagnie de ne pas les utiliser ou apporter des restrictions à leur utilisation tant que le risque ne lui paraîtra pas

écarté. L'inspecteur doit indiquer les motifs de son geste.

2) Il prévoit des modalités semblables pour les franchissements routiers et les franchissements par desserte, mais étend la transmission de l'avis au responsable de l'entretien de ces ouvrages. Dans ce cas, l'inspecteur peut soumettre l'un ou l'autre usager de ces ouvrages à des restrictions.

3) Il attribue à l'inspecteur des pouvoirs semblables en ce qui concerne les méthodes d'exploitation des compagnies de chemin de fer.

4) Il empêche l'inspecteur d'exercer les pouvoirs mentionnés aux points 1 et 2 qui précèdent pour des motifs contraires aux règlements, règles ou injonctions ministérielles.

Afin d'assurer une bonne communication, lorsqu'il donne avis à une compagnie de chemin de fer de l'existence d'un danger et des mesures correctives à prendre, l'inspecteur est tenu de transmettre cet avis au cadre immédiatement responsable des installations ou du matériel visés ou, en l'absence de ce cadre, au préposé qui en a le contrôle.

Afin de prévenir tout abus possible de ces pouvoirs, l'article en question oblige l'inspecteur à informer le ministre, dans les meilleurs délais, de l'ordre donné dans l'avis qu'il a transmis à une compagnie de chemin de fer. Le ministre peut annuler ou modifier cet ordre par arrêté.

### 3.5.5 Installations construites ou entretenues de façon dérogatoire

L'article 32 de la loi à l'étude permet au ministre d'ordonner l'enlèvement ou la modification des installations que l'on a construites, modifiées ou entretenues en dérogeant à la loi à l'étude.

### 3.5.6 Injonctions ministérielles

L'article 33 de la loi à l'étude attribue au ministre le pouvoir de prendre sur-le-champ des mesures en cas d'atteinte à la sécurité ferroviaire. Il lui permet d'imposer un large éventail de contraintes sur les activités des chemins de fer lorsque le ministre estime qu'il serait dangereux de continuer l'utilisation de matériel déterminé ou d'installations ou de suivre des pratiques concernant leur exploitation ou leur entretien. Les injonctions ministérielles peuvent servir à annuler l'effet de règlements et de règles lorsque l'expérience démontre qu'ils ont un effet dangereux. Elles sont valides pour une durée maximale de six mois et peuvent être prolongées une fois de six mois.

### 3.5.7 Assimilation à des ordonnances judiciaires

L'article 34 de la loi à l'étude permet de faire exécuter au besoin les dispositions de la loi à l'étude par les tribunaux. Il prévoit ce qui suit :

1) Il permet d'assimiler les ordres et injonctions ministériels à des ordonnances de la Cour fédérale ou d'une cour supérieure.

2) Il permet au ministre d'étendre ce pouvoir d'exécution à l'ordre donné par un inspecteur de la Sécurité ferroviaire.

3) Il établit la marche à suivre pour faire exécuter un ordre ou une injonction par les tribunaux.

4) Il permet au ministre d'annuler et de remplacer des ordres ou injonctions déjà assimilés à des ordonnances judiciaires.

5) Il accorde au ministre la faculté permanente de faire exécuter lui-même ses ordres ou injonctions.

### 3.5.8 Renseignements médicaux

L'article 35 de la loi à l'étude oblige les titulaires des postes désignés à passer un examen médical annuel organisé par la compagnie de chemin de fer. Il prévoit ce qui suit :

1) Il oblige les employés de chemin de fer qui occupent un poste essentiel pour la sécurité à passer un examen médical annuel organisé par l'employeur.

2) Il oblige le médecin ou l'optométriste à informer le médecin-conseil de la compagnie si l'état d'un employé risque de compromettre la sécurité ferroviaire.

3) Il met le patient dans l'obligation d'informer le médecin qu'il occupe un poste désigné.

4) Il permet à la compagnie d'utiliser les renseignements communiqués par un médecin ou un optométriste dans l'intérêt de la sécurité ferroviaire.

5) Il soustrait les médecins et optométristes aux procédures judiciaires, disciplinaires ou autres pour les renseignements donnés de bonne foi.

6) Il interdit de communiquer autrement ces renseignements médicaux ou de les utiliser comme preuve, si ce n'est avec le consentement du patient.

### 3.5.9 Règlements concernant la notification d'accidents, d'incidents, etc.

L'article 36 de la loi à l'étude dispose que les compagnies de chemin de fer fourniront les renseignements que le ministre demandera au sujet de la sécurité ferroviaire. Ces derniers, nécessaires à l'analyse de l'évolution de la sécurité et à d'autres fins, permettront au ministre de cerner les problèmes et de prendre les mesures préventives qui s'imposent.

### 3.5.10 Enquêtes

L'article 40 de la loi à l'étude permet au ministre de faire tenir une enquête publique sur toute question liée à la sécurité ferroviaire et dispose qu'une personne chargée d'une enquête en vertu de la loi à l'étude possédera les mêmes pouvoirs qu'un commissaire nommé en application de la *Loi sur les enquêtes*.

### 3.5.11 Infractions et peines

L'article 41 de la loi à l'étude qualifie d'infraction toute contravention à la loi à l'étude ou à un règlement, à un arrêté, à une injonction ministérielle, à un ordre, à une règle ou à une demande prévus par cette loi, et prévoit les peines à lui imposer.

## 3.6 PARTIE V - DISPOSITIONS DIVERSES

### 3.6.1 Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire (CCSF)

En vertu de l'article 44 de la loi à l'étude, le ministre peut créer un comité consultatif sur la sécurité ferroviaire (CCSF) composé tant de membres choisis par lui en raison de leurs compétences dans ce domaine ou de l'intérêt qu'ils y portent que d'autres membres représentant les compagnies de chemin de fer, les organisations ouvrières de cheminots, les expéditeurs, la Fédération canadienne des municipalités et le public.

De sa propre initiative ou à la demande du ministre, ce comité conseille ce dernier et lui fait des recommandations sur les questions relatives à la sécurité ferroviaire. Il a la faculté d'étudier des questions hautement techniques en sous-comité pour en rendre compte.

### 3.6.2 Publication des règlements

L'article 50 de la loi à l'étude prescrit de publier les règlements d'application de la loi à l'étude dans la *Gazette du Canada* au moins 90 jours avant leur entrée en vigueur. Cette disposition assure une large diffusion publique des modifications importantes apportées à la réglementation de la sécurité ferroviaire et accorde amplement de temps aux intéressés pour présenter leurs observations, leurs questions et leurs objections au ministre.

### 3.6.3 Examen de la loi

L'article 51 de la loi à l'étude ordonne au ministre de faire procéder à un examen de la loi à l'étude dans les cinq

années suivant l'entrée en vigueur de l'article. À cette fin, le ministre doit créer un comité d'experts dans les domaines touchés par cette loi. Le comité évaluera l'effet de cette dernière et recommandera les modifications jugées utiles. Un rapport devra être déposé au Parlement.

## 3.7 PARTIE VI - MODIFICATIONS CORRÉLATIVES ET DISPOSITIONS TRANSITOIRES

### 3.7.1 Modification d'autres lois

La partie VI apporte des modifications corrélatives à d'autres lois pour résoudre les conflits avec la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et accroître davantage la sécurité ferroviaire. Ces lois sont :

- la *Loi sur l'accès à l'information*;
- la *Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada*;
- la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*;
- la *Loi sur les chemins de fer*;
- la *Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer.*

La *Loi sur la sécurité ferroviaire* modifie le *Code criminel* pour étendre aux cheminots la même interdiction de conduire avec capacité affaiblie qui s'applique aux autres modes de transport.

### 3.7.2 Dispositions transitoires concernant la Loi sur les chemins de fer

L'article 119 porte des dispositions transitoires relatives aux ordonnances, règlements et règles d'application de la *Loi sur les chemins de fer*. Il assure le maintien de la réglementation jusqu'à ce que les règlements, règles, normes et autres dispositions nécessaires aient été établis sous le régime de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Les règlements, règles et statuts de compagnie concernant la sécurité qui ont été publiés ou approuvés sous le régime des articles 227, 230, 239, 295 et 296 de la *Loi sur les chemins de fer* avant le 1er janvier 1989 restent tous valables jusqu'à ce qu'ils soient révoqués sous le régime de la nouvelle loi.

L'article 119 permet aussi au gouverneur en conseil et au ministre de révoquer les ordonnances, règlements, règles et statuts précités.

### 3.7.3 Dispositions transitoires concernant la Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer (LDLCCF)

L'article 120 assure la continuation des programmes de sécurité établis sous le régime de la *Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer*, après l'abrogation des parties II et III de cette loi (elles portaient sur les subventions relatives aux étagements de voies et à l'amélioration des passages à niveau). Grâce à cet article, les crédits affectés à l'application de la LDLCCF qui n'ont pas été attribués

**peuvent être utilisés pour l'application des articles 12 et 13 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, et les demandes de subvention déjà déposées sont maintenues comme si elles avaient été faites sous le régime de cette dernière loi.**

# 4.0 AUTRES SOURCES D'INFORMATION

## 1. *Sécurité ferroviaire, Transports Canada*

***Administration centrale***

Édifice Canada
344, rue Slater, 15e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
613 998-2985
613 998-1926
613 990-7767 (Télécopieur)

***Bureaux régionaux***

**Moncton**

Heritage Place
95, rue Foundry, pièce 301
Moncton (N.-B.)
E1C 5H7
506 858-2298
506 857-7042 (Télécopieur)

**Montréal**

685, rue Cathcart, bureau 701
Montréal (Québec)
H3B 1M7
514 283-5722
514 496-2356 (Télécopieur)

**Toronto**

20, rue Toronto
5e étage
Toronto (Ontario)
M5C 2B8
416 973-9810
416 973-9907 (Télécopieur)

**Winnipeg**

700-433, rue Main
Winnipeg (Manitoba)
R3B 1B3
204 983-2991
204 983-8328 (Télécopieur)

**Calgary**

370-220, 4e Avenue
B.P. 2917 - Station M
Calgary (Alberta)
T2P 3C3
403 292-6005
403 292-6089 (Télécopieur)

**Vancouver**

Begbie Court, 3e étage
668, rue Carnarvon
New Westminster (C.-B.)
V3M 5Y6
604 666-0012
604 666-4827 (Télécopieur)

2. ***Transport des marchandises dangereuses, Groupe de surface, Transports Canada***

Édifice Canada
344, rue Slater
Ottawa (Ontario)
613 990-1147
613 952-1340 (Télécopieur)

3. ***Office national des transports (ONT)***

Les Terrasses de la Chaudière
15, rue Eddy
Hull (Québec)
(Adresse postale) :
Ottawa (Ontario)
K1A 0N9
819 997-6567

4. ***Aides et Voies navigables, Garde côtière canadienne, Groupe Marine, Transports Canada***

Édifice Canada
344, rue Slater
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
613 998-1415